THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

NOVIEMBRE 1966

99-1-311-C1

Robert J. Fleming, Jr., Gobernador-Presidente

H. R. Parfitt, Vicegobernador

Frank A. Baldwin
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Robert D. Kerr, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
Tomas A. Cupas y Morgan E. Goodwin
Redactores:
Jose T. Tuñon, Eunice Richard, Tobi Bittel y Fannie P. Hernandez

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heights, Zona del Canal
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería dar crédito al Review, aunque ello no es esencial.
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá
Subscripciones, $1 al año; correo aéreo $2 al año; correo y números atrasados, 25 centavos cada uno.

Nuestra Portada

ENMARCADOS EN LAS ruinas de la Catedral de Panamá la Vieja, los integrantes del conjunto Ritmos de Panamá, que dirige la profesora Petita Escobar, lucen los trajes que caracterizan el rico folklore panameño.

En la foto aparecen, sobre las ruinas, en ambos extremos de la pared, los "diablicos sucios", con pantalones y chaquetas de manta sucia teñida de rojo y negro y con horribles máscaras coronadas de plumas multicolores. En las manos llevan castañuelas y vejigas de toro con que acompasan sus bailes.

Los cinco hombres con caretas que se ven en el centro son los cucuás. Sus vestidos son hechos de la corteza machacada del árbol cucuá, de donde proviene el nombre. Las caretas son imitación de la cabeza del venado.

En el centro, semidesnudo y con plumas de colores en la cabeza, luciendo una gran águila de plata en el pecho, un cacique doraz.

Sentadas sobre la hierba, hay ocho damitas, también con trajes típicos e indígenas. Las dos de los extremos llevan indumentaria de las indias "guaymíes", de las altas montañas de Veraguas y Chiriquí. Las dos que les siguen y las dos del centro, son indias "cunas" de las Islas de San Blas, raza aborigen que jamás pudo ser conquistada por los españoles.

A ambos lados, entre las indias de San Blas, están dos campesinas de Ocú. Las mujeres de esa región, la más central de Panamá, en las tierras frescas de la Provincia de Herrera, visten como lo hacían sus antepasadas durante la dominación española. No ha habido ningún cambio desde entonces y cuando el turista llega a Ocú, para la fiesta de San Sebastián, el 20 de enero, se siente transportado a los días en que los hijosdalgos españoles mandaban en las tierras del Istmo.

La línea del centro está ocupada por bellas señoritas que lucen los actuales trajes típicos de Panamá. Las cinco del extremo llevan la montuna, amplia pollera de zaraza de colores con blusa blanca bordada en talco y sombra, la cabeza descubierta o tocada con el sombrero típico de paja y los pies generalmente descalzos. Las otras llevan el traje nacional de Panamá, la pollera de lujo, que ha sido premiada en concursos internacionales.

En el centro, majestuosamente bella, la Srta. Brenda Arosemena, vestida con los colores y las estrellas de la bandera panameña. (Foto, cortesía de Kodak Panama, Ltda.)

Desde la apertura del Canal de Panamá hace más de 50 años, la gente ha ido en gran cantidad a ver esta maravilla de la ingeniería. Hoy en día, un personal de guías multilingües bien entrenados recibe a los visitantes en las áreas de las esclusas. Estos visitantes que aparecen en la fotografía, parte de un grupo del Congreso, no fueron recibidos por guías uniformados, pero sin duda quedaron fascinados por lo que vieron en las Esclusas de Gatún el 13 de marzo de 1925.

Panamá en su 63er Aniversario

The Panama Canal Review en español dedica con este número, su mejor saludo a la Patria Panameña, en su sexagésimotercer aniversario.

En Panamá tuvieron su inicio las conquistas del Perú, Chile y demás países del sur. Las tierras del Istmo sirvieron de lugar de paso a las recuas de mulas, que transportaban los tesoros de las tierras de los Incas con destino a España. Piratas y corsarios fijaron también sus miradas en esta tierra istmeña y dejaron en ella huellas sangrientas de sus pasos.

Y los hombres que sentaron raíces en el Istmo, decidieron un día, el 28 de noviembre de 1821, emanciparse de la Madre Patria. En ese día, dirigidos por el General José de Fábrega, los criollos, hijos de españoles nacidos en esta tierra, empezaron a llamarse panameños, lo mismo que sus hermanos los indios, los mestizos y los negros cimarrones.

Hacía tiempo que las tierras del Istmo habían dejado de ser emporio de comercio. Pero los panameños, conscientes de su destino, dictado por la Madre Naturaleza, decidieron que, en la época del vapor, Panamá merecía un puesto en los mapas del comercio mundial. Y así fue como nació, en enero de 1855, el primer transcontinental de las Américas, el Ferrocarril de Panamá. Miles y miles de hombres de todas las razas cruzaron el Istmo en sus vagones para buscar el oro de California; miles de millones de dólares en lingotes de oro, fueron transportados por el Ferrocarril de Panamá y, por primera vez, las naves de alto bordo, de todas partes del mundo, anclaron en un puerto de la Costa Atlántica, que no se mencionaba hacía siglos, el Puerto de Chagres. Luego lo hicieron en una aldea que se llamó Colón.

Cuarenta y ocho años después, los panameños, preparados ya para decidir sus destinos en el consorcio de las naciones, rompían los lazos que los ataban a Colombia.

Ese atardecer glorioso del 3 de noviembre de 1903, era el momento que durante siglos, había ansiado el mundo entero para acortar las rutas de navegación.

Y desde un principio, Panamá supo aceptar su destino, el destino glorioso que previó Simón Bolívar, cuando llamó a Panamá la futura capital de los pueblos de la tierra. Desde ese momento, Panamá se preparó para cumplir su compromiso con el mundo.

En este aniversario de la Independencia de Panamá, The Panama Canal Review en español, saluda a lá Patria Panameña, repitiendo las palabras del inolvidable periodista panameño Nacho Valdés: "Puente del Mundo, Corazón del Universo".

Gift of the Panama Canal Museum

Indice

Fuerte San Lorenzo 4

Médico-Metalúrgico 7

Chofer del Gobernador 9

Museo Nacional de Panamá 11

Aniversarios 14

Puertos Mundiales 15

Gobernantes de Panamá 17

Tablas de Navegación 18

Navegación 18

Paraíso de Pescadores 20

Notas de Navegación 22

El Fuerte San Lorenzo visto hoy desde el aire. Fue construido hace casi 4 siglos por los españoles para defender la boca del Río Chagres. Estaba protegido en tres de sus lados por riscos escarpados y en los cuatro costados por cañones, pero cayó dos veces ante los invasores.

Nuevo Aspecto le Dan Al Fuerte San Lorenzo

UNA LIMPIEZA esperada durante mucho tiempo se está llevando a cabo en el histórico Fuerte San Lorenzo, construido por los españoles en 1597 en la boca del Río Chagres en el lado Caribe de Panamá.

Muchachos Exploradores de Panamá y de la Zona del Canal, además de estudiantes latinoamericanos en la Escuela de las Américas del Ejército de EE. UU. han dado su tiempo y esfuerzos voluntarios para rehabilitar la fortaleza que está situada en la Reserva Militar del Fuerte Sherman.

El Fuerte San Lorenzo, debido parcialmente a su vital posición, era el blanco de ataques de los piratas y naves enemigas en una era turbulenta cuando la piratería y la invasión eran los principales deportes en este hemisferio. Gente como Drake, Morgan, Hawkins, Barba Negra, Avery, Anne Bonny y Mary Read aterrorizaban la navegación del dominio español.

El Rey de España, Felipe II vio la importancia de un fuerte en un risco pronunciado para defender la boca del Chagres y comisionó a Juan Bautista Antonelli para llevar a cabo el proyecto. Los barcos comenzaron a usar el puerto establecido en la entrada de la boca del Chagres donde las pequeñas embarcaciones subían por el río hasta el pueblo de Cruces. Aquí encontraban el camino de Portobelo que las llevaba a Panamá por la vía de lomo de mula en 8 horas.

Durante años, el Fuerte San Lorenzo permaneció sin ser molestado mientras la mayoría de los puertos en el Caribe, incluyendo otros en el Istmo, fueron atacados y saqueados o fueron forzados a obtener duras victorias contra los invasores.

La paz terminó en el bastión en 1670 cuando el bucanero Henry Morgan forjó un plan para invadir lo que es hoy Panama la Vieja. Primero, sin embargo, consideró necesario tomar el Fuerte San Lorenzo y para esta tarea delegó al Coronel Joseph Bradley.

Mientras Morgan y el resto de su grupo permanecían en la Isla de Santa Catarina, Bradley partió con cuatro barcos y 400 hombres para atacar el fuerte. La desesperada batalla terminó un día después de haber comenzado, dando la victoria a los atacantes a pesar de la determinación de la guarnición defensora de 314 hombres.

Solamente 30 hombres fueron encontrados con vida dentro del fuerte donde, de acuerdo con una versión, varios españoles se tiraron al mar antes que pedir misericordia. Los bucaneros perdieron 100 hombres y sufrieron 70 bajas adicionales, incluyendo a Bradley quien falleció de una herida sufrida en la batalla.

Pocos días después de la victoria, Morgan y el grueso de su ejército se unió a los otros y juntos se dirigieron a Panamá. Se acercaron hambrientos a la ciudad, porque habían encontrado pocos alimentos en el camino. Morgan capturó la ciudad, la dejó en llamas y regresó al Fuerte San Lorenzo con 600 prisioneros y 175 animales de carga con el producto del pillaje.

Los residentes de Panamá la Vieja abandonaron el lugar y se mudaron al lugar donde se encuentra la actual ciudad.

Morgan destruyó después el Fuerte San Lorenzo, reconstruido más tarde por los españoles.

Mientras Inglaterra y España estaban en guerra en 1740, un oficial naval británico, el Almirante Edward Vernon llegó a la Bahía de Chagres y bombardeó el fuerte hasta que se rindió. Vernon quemó el pueblo de Chagres e hizo explotar el fuerte, pero fue reparado nuevamente por los españoles, pocos años después.

Durante años después el fuerte fue usado como una prisión por España y por Colombia. El descubrimiento de oro en California dio nueva vida al Chagres cuando miles de mineros cruzaron el Istmo por la ruta española de 300 años—

Dos turistas exploran las ruinas de la vieja fortaleza donde se muestra particular interés en la artillería. Los voluntarios construyen modelos de soportes para los viejos cañones.

La vegetación tropical ha crecido sin límite en el fuerte durante muchos años pero ahora ha sido cortada. Al fondo está el agua que bordea tres lados de la estructura.

el Río Chagres a Cruces y de allí a Panamá a lomo de mula.

La utilidad del Chagres terminó repentinamente con la construcción del Ferrocarril Transístmico de Panamá en la década de 1850.

El área se convirtió en una reserva militar de Fuerte Sherman en 1911 y el fuerte se cubrió de hierba con la vegetación. Un puesto de escucha de radio fue colocado en el fuerte durante la I Guerra Mundial y un reflector y un cañón antiaéreo de 3 pulgadas colocados durante la II Guerra Mundial, pero más tarde fueron desmantelados.

El fuerte se convirtió finalmente en una atracción turística, el cual con algunas mejoras, habría hecho más justicia a su rica historia. Con esto en mente, el General de División James D. Alger, Comandante de las Fuerzas Armadas del Comando Sur de EE. UU. (USARSO), dirigió en octubre de 1965 el comienzo de una rehabilitación de largo alcance del fuerte.

Fue idea del General Alger que el proyecto debería ser una empresa conjunta de Estados Unidos y panameños con el apoyo de funcionarios de la Zona del Canal y del Gobierno panameño. El historiador Hugh H. Gardner del USARSO recibió la responsabilidad de llevar a cabo el proyecto.

(*Pasa a la página 6*)

Han Limpiado Follaje de la Selva

(*Viene de la página 5*)

Copias de mapas del fuerte y otros documentos del siglo 18 fueron obtenidos por medio de los esfuerzos de Su Excelencia Emilio Pan de Soraluce, Embajador de España en Panamá y arqueólogos locales que visitaron las ruinas.

Entre los consejeros estaban: la Dra. Reina Torres de Araúz, presidenta de la Comisión Nacional Arqueológica y Monumentos Históricos de Panamá; el Dr. Rubén Darío Carles, retirado profesor de historia de la Universidad de Panamá; y el Venerable Edwin C. Webster de Mount Hope, quien ha hecho un estudio exhaustivo de la historia del Fuerte San Lorenzo.

Al Dr. Teodoro Arias, al Sr. Enrique Rodgers y al Comisionado Carlos García de Paredes de Panamá y Ted Kellog, Ejecutivo de los Exploradores, del Consejo de la Zona del Canal, Exploradores de América, se les pidió conseguir los esfuerzos de los Exploradores de ambos países. Los Exploradores Veteranos, los Rovers de Panamá y los Exploradores de la Zona del Canal ofrecieron sus servicios voluntarios para limpiar la parte de la selva en el trabajo.

Los Exploradores fueron llevados del sector Pacífico a la Estación de Gatún cada sábado en la mañana donde se reunieron con los Exploradores de Colón y representantes del Comando de Instalación del Area Atlántica y fueron transportados por las 20 millas hacia el fuerte para trabajar.

El trabajo de limpieza por los Exploradores fue limitado a lo que se conoce como el Outer Bailey, una faja de terreno de posición defensiva al este del fuerte principal. El trabajo de limpieza adelantó cuando los estudiantes latinoamericanos de la Escuela de las Américas del Ejército de EE. UU. se ofrecieron voluntariamente para ayudar los sábados.

Después de casi 9 meses de trabajo, finalizaron la mayor parte de la limpieza; se aplicaron inmediatamente defoliadores a las áreas limpiadas para limitar el recrecimiento del follaje de la selva. Estudiantes de la Universidad de Florida bajo la dirección del Dr. Hale Smith, jefe del Departamento de Antropología y Arqueología en la universidad, llevaron a cabo excavaciones arqueológicas. El Dr. Smith fue ayudado por William H. Kosan, una bien conocida autoridad en la historia del fuerte.

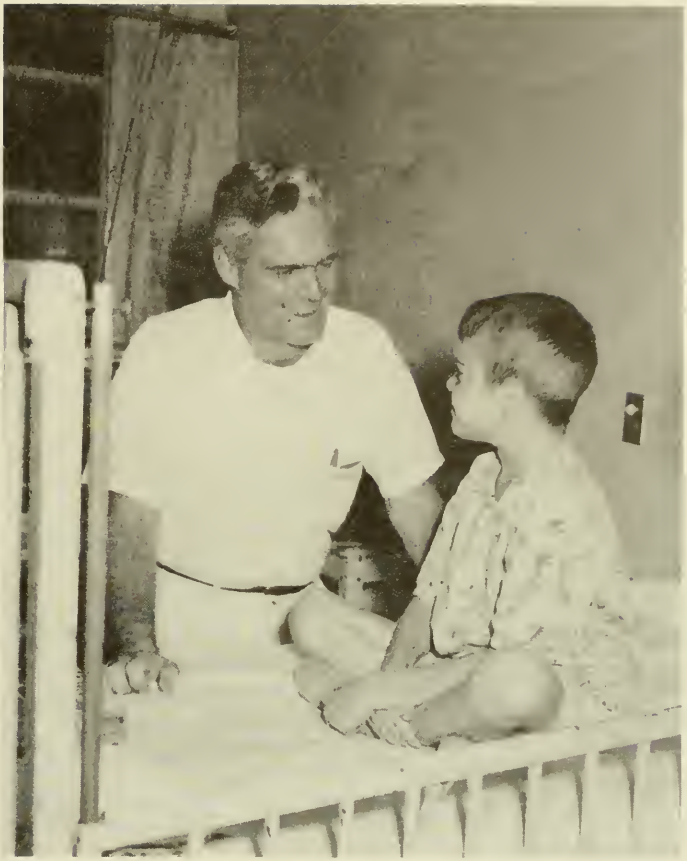
Los voluntarios están construyendo actualmente modelos pilotos para los soportes en los cuales se montarán los viejos cañones del fuerte. También adelantan los planes para la instalación de una cerca de seguridad alrededor del perímetro del fuerte y para la reparación de áreas donde las viejas murallas se han derrumbado o amenazan con desintegrarse.

Exploradores Panameños y de la Zona del Canal trabajan juntos en la limpieza de la densa maleza del Outer Bailey, o la sección de tierra de las fortificaciones.

La vegetación cubría esta torre de vigilancia, en la esquina noreste del fuerte principal, oscureciendo casi toda la parte de la estructura—antes de que se iniciara el programa de rehabilitación.

Este es el aspecto que tiene ahora la misma torre de vigilancia 6 semanas después de la operación limpieza llevada a cabo por los Exploradores.

Interno del Gorgas es un Metalúrgico



El Dr. James A. Moseley, médico interno del Hospital Gorgas y antiguo metalúrgico, examina a John Adams, un paciente en la Sala de Pediatría del hospital. John es el hijo de unos ciudadanos estadounidenses que residen en Bolivia.

ACTUALMENTE se encuentra haciendo su internado en el Hospital Gorgas un médico de múltiples talentos que ya había adoptado una profesión altamente técnica antes de decidirse a iniciar una nueva carrera en medicina.

El Dr. James A. Moseley con sus canas prematuras llegó al Hospital Gorgas hace varios meses para iniciar su internado a una edad en que la mayoría de los médicos han terminado esta etapa de su trabajo más el término obligatorio como residente de hospital.

El Dr. Moseley obtuvo su título de la escuela de medicina relativamente tarde en la vida, 10 años después de haberse graduado en metalurgia del Instituto de Tecnología de Massachusetts en 1956.

Oriundo de Painesville, Ohio, Moseley hizo su escuela secundaria en Fort Lauderdale, Florida. Después de 2 años en la Marina, ingresó a Georgia Tech para estudiar ingeniería y al año siguiente se trasladó a MIT.

Trabajó por primera vez en Cleveland, Ohio, con Steel Founders Society of America, como asistente del director de tecnología e investigación. Su tarea era supervisar proyectos de acero y fundición. Además viajó a través de los Estados Unidos para efectuar pláticas sobre dichos programas. Escribió varios artículos para publicaciones sobre fundición de acero.

Su segundo trabajo consistió en hacer investigaciones en una fundición de Buffalo, Nueva York. Fue aquí donde halló un escape a su ilimitada energía. En sus momentos libres diseñó y construyó una casa de cinco recámaras en Buffalo. Desde el trabajo de albañilería hasta el de carpintería, la instalación del sistema eléctrico y de la calefacción fue obra de Moseley.

Su esposa, Joan, de mucha imaginación, adquirió elegantes artículos que más tarde adornarían el interior de su residencia. Siguiendo la cuadrilla de trabajadores que se dirigían a demoler mansiones antiguas de Buffalo, pudo comprar artículos antiguos, pero valiosos, que hubieran pasado inadvertidos por una persona menos versada.

En 8 meses vivían en una elegante casa ornada con chimeneas de mármol italiano, baños y anaqueles de mármol, accesorios de oro y goznes de bronce antiguo.

Después del nacimiento de su primer hijo, Jamie, sus conversaciones con médicos amigos gradualmente despertaron el interés de Moseley en la medicina. Se encontró conque no podía soslayar esta idea, a pesar del hecho de que estaba a punto de ser ascendido a una posición más alta en la fundición.

Varias escuelas médicas trataron de disuadirlo y otras llegaron a rechazarlo por haber pasado la edad para iniciar una carrera médica. Tenía 31 años y en muchas escuelas de medicina es requisito no pasar de 28 años para empezar la carrera.

Una noche él y su esposa, Joan, sopesaron los pros y contras de su situación y como a las 4 de la mañana llegaron a una decisión. Tres días más tarde tomaba los exámenes para ingresar a la escuela de medicina.

Renunció a su posición en la fundición y empezó sus estudios médicos en la Universidad de Buffalo Medical School donde 2 años más tarde fue presidente de su clase. Se vio en la necesidad de abandonar Buffalo debido a una enfermedad en la familia.

Se vendió la casa y los esposos Moseley, sus hijos, Jamie y Jon, actualmente

(*Pasa a la página 8*)

Dr. Moseley, Padre de Familia

(Viene de la página 7)

de 9 y 7 años, respectivamente, y su sabueso dorado "Penuchi" se mudaron a Fort Lauderdale. Tenían que viajar todos los días 25 millas hasta Miami donde él asistía a la Escuela de Medicina de la Universidad de Miami, y ella trabajaba en un estudio de televisión como "Miss Joan" en "Romper Room", un programa para niños.

La Sra. Moseley, quien tiene un Master de la Universidad de Harvard, adquirió una amplia experiencia en televisión en Nueva York y Buffalo. Ha trabajado en radiodifusión de noticias, comerciales, informe del tiempo, y otros tipos de trabajo de televisión. También ha sido decana y directora de una escuela de secretariado en Buffalo que más tarde fue convertida a Junior College.

Los intereses del Dr. Moseley son muy amplios y variados, desde actuación amateur hasta zoología. Toda la familia es aficionada a paseos en bote, a la pesca, al buceo, a la fotografía y trabajos manuales. Han participado en estas diversiones en Florida y frecuentemente pilotean su bote a través de la Corriente del Golfo en las Islas Bahamas.

El Dr. Moseley tiene por lo menos un pasatiempo que no es convencional, aun para un médico o un ingeniero. Se convirtió en un sastre experto utilizando una vieja máquina de coser que la madre de la Sra. Moseley obsequió a su hija y confecciona sus propios vestidos, los de su esposa y los de sus hijos. Actualmente, sin embargo, está tan ocupado que limita este pasatiempo a remiendos ocasionales.

Está del todo dedicado a su internado en el Hospital Gorgas. Después espera especializarse en pediatría. Lo primero en sus planes para el futuro es una salud vigorosa para niños pequeños.

"Penuchi", el sabueso dorado, se une a la familia para escuchar atentamente cuando el Dr. James A. Moseley, metalúrgico y médico interno en el Hospital Gorgas, toca la guitarra, un regalo que le dieron cuando se gradúo de la Escuela de Medicina de la Universidad de Miami en junio pasado. De izquierda a derecha: su hijo Jamie, el Dr. Moseley, su esposa Joan, y su hijo Jon. "Little Whim for Dr. Jim" (Un Caprichito del Dr. Jim) fue pintado en la guitarra por la conocida pintora y muralista de Florida, Leona Nicholls. La mola en la pared fue hecha por la madre de un joven paciente de San Blas.

Alfonso "Smitty" Smith, chofer de la Reina Isabel y del Presidente de Panamá, José Antonio Remón, durante una visita oficial a Panamá hecha por la Reina y su esposo el Príncipe Felipe; Smitty, cuya cara apenas se ve en esta fotografía, manejó para seis Presidentes de Panamá y ahora es el chofer del Gobernador de la Zona del Canal, Robert J. Fleming, Jr.

Chofer del Gobernador Fleming Sirvió a Seis Presidentes

ALFONSO SMITH era el muchacho más popular de su cuadra en Panamá cuando iba de arriba a abajo por la calle paseando a sus vecinitos en la carretilla de madera que había hecho de cajas de naranjas y ruedas viejas.

Se hizo más popular cuando a los 13 años tenía un empleo como mensajero de oficina y permitía a sus amigos montar en la parte trasera de la bicicleta en donde hacía sus entregas. Sus sueños de juventud eran manejar un automóvil.

Pero nunca soñó que algún día estaría manejando una brillante limousine y tener como pasajera a una verdadera reina; o ser el chofer de seis Presidentes de Panamá y muchos otros jefes de Estado que visitaron el Istmo; o ser lo que es hoy—chofer del Gobernador de la Zona del Canal, Robert J. Fleming, Jr.

Smitty, como cariñosamente se le llama, nació en Panamá en 1923. Su padre, un soldado de Estados Unidos acantonado en Fuerte Clayton, falleció al caerse de un caballo 8 días antes de que Smitty naciera. Su madre colombiana tuvo que trabajar primero en una modistería y más tarde en una fábrica de calzado para criar a su hijo.

Para ganar unos centavos al día, Smitty, a los 7 años de edad, sirvió como monaguillo en las primeras misas en las iglesias de Santa Ana y San José antes de ir a la escuela por la mañana. Trabajó en diferentes empleos para ayudar a su madre y a los 13 años tenía su primer empleo permanente.

Smitty comenzó su carrera en la Zona del Canal en 1940 cuando trabajó de 11 p.m. a 7 a.m., por 18 centavos la hora como ayudante en el almacén de

(Pasa a la página 10)

Darle Helado a Los Perros fue Una Tarea Suya

(*Viene de la página 9*)

los Ingenieros Municipales en Pedro Miguel. Pocos meses después fue trasladado para trabajar, también como ayudante, en el Puente de Miraflores. Smitty era verificador de cemento en 1941 y luego chofer en el Departamento de Ingenieros del Ejército en Corozal.

Ingresó al Ejército de EE. UU. a los 18 años y quedó acantonado en Fuerte Amador y Quarry Heights. En 1947, con el rango de sargento, salió del Ejército y regresó a Corozal como chofer hasta 1949. (Smitty permaneció en la Reserva del Ejército hasta 1954.)

Fue Héctor (Rey) Valdés, funcionario de Panamá y actualmente director del DENI, Departamento Nacional de Investigaciones de Panamá, quien recomendó a Smitty como chofer del Presidente de Panamá, Alcibíades Arosemena, el primero de los seis Presidentes a quienes sirvió.

José Antonio Remón fue el siguiente Presidente para el cual manejó y durante ese tiempo fue chofer de la Reina Isabel y su esposo el Príncipe Felipe quienes eran huéspedes oficiales de Panamá. Manejar para la Reina permanece como un hecho sobresaliente de su carrera en Panamá. Sus deberes con el Presidente Remón incluían a menudo otras tareas. Una labor que recuerda vivamente fue llenar cajetas de helado todas las tardes para cada uno de los siete perros del Presidente.

El Presidente José Ramón Guizado fue el tercero en la lista de Presidentes de Panamá para los cuales manejó. Luego vino Ricardo Arias Espinosa, durante cuya administración se celebró la Reunión de Presidentes del Hemisferio en 1956. Smitty recuerda que pasó la mayor parte del tiempo viajando al Aeropuerto de Tocumen para recibir Presidentes. Y fue Smitty quien llevó a los Presidentes al aeropuerto cuando partieron de Panamá. Recuerda que fue arreglado un jeep especial para que el Presidente Eisenhower jugara al golf en el Club de Golf de Panamá, pero el Presidente estuvo tan ocupado durante la reunión de una semana que nunca pudo usarlo.

Detrás del timón del automóvil del Gobernador Fleming, aparece Smitty listo para partir.

Smitty recuerda que todos los Presidentes eran más que condescendientes cuando se les solicitaba sus autógrafos. El Presidente Anastasio Somoza firmó gustosamente todo lo que se puso por delante, pero la firma desapareció pocos minutos después, no dejando rastro alguno. Aparentemente, el Presidente de Nicaragua no deseaba que su firma estuviera regada por allí, por lo que usó una pluma especial para la firma de autógrafos.

Smitty también manejó para el Presidente Ernesto de la Guardia, Jr. y para Roberto F. Chiari, el último de los Presidentes de Panamá para el cual manejó.

Smitty se convirtió en chofer del Gobernador Fleming en 1964. Trabaja durante 5 días a la semana y en cualquier tiempo que el Gobernador lo necesite. Smitty dice que su propio nombre es el primero en la lista de personas complacidas con la extensión del período del Gobernador Fleming en el Istmo.

Smitty ha sido conocido también como "Gringo" desde que se convirtió en ciudadano de los Estados Unidos hace un año. Cuando se le preguntó si no le importaba ser llamado "Gringo", Smitty dijo, "Por supuesto que no, estoy orgulloso de ello".

Como pasatiempo—cuando no está ocupado manejando para el Gobernador Fleming—lleva a su familia a pasear. O juega golf alrededor de su casa en Villa Guadalupe, cerca de la Carretera Transístmica, donde reside con su esposa, Francisca, sus cuatro hijos, Ernesto, María Felicidad, Marisol y Carmen María, y su madre. Es también un ávido lector, especialmente siguiendo los informes de Viet Nam.

MUSEO NACIONAL DE PANAMA

Expone Caudal De Artefactos De los Indios

UNA COLECCION de tesoros históricos del Istmo está permanentemente expuesta en el Museo Nacional de Panamá, dedicado a las ciencias y a las artes, y que queda en la ciudad de Panamá.

Su director es el Profesor Alejandro Méndez Pereira, cortés, modesto y culto historiador, que ha dedicado los últimos 41 años a conservar el pasado de Panamá. Bajo su cuidado hay en el museo una vasta y valiosa colección de artefactos indios y él mismo ha planeado y ejecutado varias excavaciones arqueológicas por medio de las cuales se desenterraron muchos tesoros hasta ahora desconocidos.

El Museo Nacional ha estado en su presente ubicación, de la Avenida Cuba, entre las calles 29 y 30, desde 1939. En 1925, durante la administración del Presidente Rodolfo Chiari el Museo tuvo su inicio como sección de Historia Natural, en uno de los salones del viejo Hospital Santo Tomás, en la Calle 16 Oeste de la ciudad de Panamá, y una sección de Arqueología e Historia instalada temporalmente en un edificio de la Plaza de Francia. Otro Presidente, Juan Demóstenes Arosemena, reunió las dos secciones bajo un solo techo en su presente ubicación, en 1939.

Las exhibiciones del presente Museo Nacional se dividen en cinco secciones: Ciencias Naturales, Arte, Historia, Etnología y Arqueología.

El Dr. Alejandro Méndez Pereira, a la izquierda, muestra algunos de los valiosos tesoros arqueológicos del Museo. Estos fueron descubiertos cuando el Dr. M. W. Stirling del Instituto Smithsoniano, de Washington, D.C., dirigió una expedición en la Provincia de Herrera en 1947. La Sociedad Geográfica Nacional patrocinó la expedición.

La sección de arqueología, en el piso principal, es quizás la más importante por sus muestras de artesanía india, de mucho antes de que Colón zarpara con destino al Nuevo Mundo. Cortas descripciones en español describen los valiosos objetos encontrados en las regiones de Veraguas, Chiriquí, Coclé, Los Santos y Herrera, en la República de Panamá.

Las tribus indias que habitaron el Istmo de Panamá no eran arquitectos ni matemáticos como los Mayas y los Aztecas, y tampoco poseían el dominio de la cerámica, como los Incas del Perú. Sin embargo, en las exhibiciones del Museo puede discernirse un intercambio entre las civilizaciones de Centro y Suramérica, con amplias evidencias de una civilización avanzada cuyas gentes trabajaban la piedra, la arcilla y el oro.

Los indios de Panamá no tenían otras herramientas de metal más que una pequeña lezna hecha de una aleación de oro y cobre, en forma de clavo de herradura, pero poseían herramientas de piedra pulida, sin mangos, similares a martillos y cinceles con que ejecutaban las labores diarias y esculpían estatuas de tamaño natural, ídolos, banquillos y metates de piedra. Un bello metate es lo primero que ve uno al entrar al Museo.

El metate servía principalmente para la cocina, pero también tenía uso ceremonial. Es una plancha de piedra ligeramente cóncava, de 18 por 30 pulgadas, cincelada, con patas decoradas con esculturas en piedra de humanos y animales.

Sumamente atractivos y favoritos de los visitantes del Museo, son los Monolitos de Barriles, figuras de piedra que se cree tienen más de 1.000 años y que fueron hechas en lo que hoy es la Provincia de Chiriquí. Uno de ellos representa lo que se cree sea un jefe cargado sobre los hombros de un hombre de bajo nivel social Estas figuras fueron descubiertas en los campos de lava que rodean el Volcán Barú, y fueron traídas al Museo en 1947.

La alfarería usada por los indios del Istmo hace centenares de años es de diferentes formas y tamaños y especialmente interesante por los diferentes tipos de decoración y por diseños de muchos matices.

Los historiadores concuerdan en que los españoles encontraron considerable cantidad de oro entre los indios de Panamá, pero no se sabe con seguridad si era el resultado y acumulación de un

(Pasa a la página 12)

Museo de Panamá

(*Viene de la página 11*)

largo y paciente trabajo en los ríos y corrientes o si los indios operaban minas de oro cuya ubicación jamás ha sido conocida.

Los trabajos primitivos en oro de la colección del Museo, indican que los primeros habitantes del Istmo eran orfebres. Con martillos de piedra, laminaban el oro a golpes; trabajaban el repujado, mezclaban el oro con cobre para hacerlo más consistente y evidentemente tenían los principios del arte del enchapado. Con técnica que intriga a los historiadores de hoy, los indios de Panamá produjeron atractivos y valiosos ejemplares de orfebrería conocidos como huacas".

"Huaca" significa en lengua india sepultura con un tesoro. La creencia en una vida después de la muerte hacía que las gentes primitivas enterraran a sus muertos con sus posesiones de valor, y la costumbre de enterrar objetos del trabajo diario y de ceremonia con el cuerpo en la huaca, fue práctica de siglos en estas tierras. Sin embargo, los primeros españoles, averiguaron que los indios eran enterrados con sus ornamentos de oro, algunos de oro sólido, otros enchapados, y abrieron "decenas de millares de tumbas", en la Provincia de Chiriquí solamente.

Los fósiles de un Perezoso Gigante, de más de 50.000 años, de una era geológica antigua, están en exhibición en el segundo piso del Museo.

Una inmensa pintura de un gigante—un perezoso gigante—muestra al animal como ha podido lucir cuando vagaba por el Istmo. La pintura es obra de la artista istmeña Sra. Elva Fairchild.

La sección de historia del Museo tiene reliquias históricas y mapas de los primeros días de Panamá. Puede verse rifles usados en la Guerra de los Mil Días, espadas y uniformes del General Esteban Huertas, usados en los días en que nació la República; y, entre otros, el manuscrito del Himno Nacional de Panamá, la primera bandera de Panamá, y el escritorio donde se firmó el Acta de Independencia de 1903.

En la sección de etnología hay muchas exhibiciones de las tribus indias que todavía viven en el Istmo, y están arregladas de manera que muestran la manera de vivir y las costumbres de los Cunas, Chocóes y Guaymíes del Panamá de hoy.

El segundo piso del Museo está dedicado mayormente a exhibiciones de historia natural. Allí se puede ver los gigantescos huesos del Eremoterio, perezoso gigantesco que vivió en Panamá hace 50.000 años. Sobre la vitrina, en la pared, hay una pintura de este gigante prehistórico, trabajo de la Sra. Elva Fairchild, esposa del Dr. Graham Bell Fairchild, entomólogo del Laboratorio Gorgas.

También en el segundo piso, hay una colección de minerales y piedras semipreciosas, obsequiadas al Museo en

1961, por la Sociedad de Gemas y Minerales de la Zona del Canal.

El Profesor Méndez Pereira tiene a su cargo el intercambio con otros museos fuera de Panamá, y en muchos problemas de identificación y clasificación de nuevos especímenes que son parte de la colección de historia natural, ha contado con la colaboración de la Institución Smithsoniana de Washington.

Muchos empleados del Canal han tenido gran interés científico en la historia precolombina y colonial del Istmo y han contribuido a la colección del Museo.

Otros residentes de la Zona del Canal han demostrado su interés uniéndose a la Sociedad Amigos del Museo Nacional de Panamá. Este grupo se organizó hace algunos años para ayudar en el trabajo del Museo, para estimular el interés en él y para proveer fondos extra y servicio personal. El nuevo presidente de la sociedad es Guillermo Herrera y Franco.

Parte de la colección de minerales y piedras semipreciosas entregadas en 1961 al Museo Nacional de Panamá por la Sociedad de Gemas y Minerales de la Zona del Canal.

El Director del Museo Nacional de Panamá, Profesor Alejandro Méndez Pereira, describe el fino trabajo en un plato de oro, y la Sra. Aurora Illueca, a la izquierda, muestra ornamento de oro labrado, que tiene cientos de años. Los objetos de oro se encuentran en un terciopelo que cubre un metate, una plancha piedra ligeramente cóncava cuyas patas, labradas en piedra, están decoradas con figuras humanas y animales.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Conrad S. Drew
Conductor de Camión
Wilston J. Mask
Gerente de Restaurante

DIRECCION DE MARINA

John A. Madison
Capataz General, Operación de las Esclusas
Lionel Joseph
Operario de Maquinaria
Clifford B. Bellamy
Operario de Teletipo

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Vicente Alfaro
Subjefe Ayudante de Carga
Horace V. Parker
Maestro de Escuela Secundaria, Escuelas Latinoamericanas

DIRECCION DE SALUBRIDAD

James C. Haynes
Oficinista

CONTRALORIA

Mary W. Ewing
Ayudante Pagador

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Clarence D. Bovell
Capataz Obrero
Edward F. Drew
Carnicero
Eric S. Oakley
Subgerente de Almacén
Cleveland Roberts
Encargado de Refresquería
Ruthwin Samuels
Gerente de Departamento de Almacén-General
Alexander Rogers
Capataz Cocinero
Pedro A. Tuñón
Empaquetador de Carne
Fulgencio P. Quiñones,
Inspector de Materiales (Maderas)

DIRECCION DE MARINA

John R. Bauer
Subjefe General
Hamilton Blanchard
Pintor
Silvestre Cañizales
Encargado de Mantenimiento—Cables de Soga y Alambre
Daniel Lawson
Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)
David B. Marshall
Operario de Locomotora de Remolque
Matías Moreno P.
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)
Clarence W. Brewster
Primer Capataz (Operaciones en la Pared de las Esclusas)
Caleb C. Clement
Operario de Esclusas, Montador de Tubería
Ralph A. Morales
Soldador
Ivanhoe S. Scott
Encargado de Gancho Pesado de Grúa
Lloyd M. Smith
Subjefe Operario de Caseta de Control
H. A. Sneckenberger
Capataz (Mantenimiento de Esclusas)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

William L. Brooks
Ayudante de Servicios Administrativos
Camilo Caicedo
Auxiliar de Topografía
Eric I. Jordan
Marinero
Frederick A. Ebdon
Capataz General de Electricidad
Charles H. Kissling
Piloto, Draga de Cucharón
Joseph S. Osborne
Operario de Planta de Aceite Residual
James C. Payne
Carpintero
Salomón Vergara
Pavimentador

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Selvin A. Bryan
Subjefe Verificador de Carga
Hezekiah O. Murdock
Conductor de Camión Pesado

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Auvie H. Byrd
Analista de Presupuesto
Charles L. Green
Policía Raso
Ruth L. Turner
Ayudante Bibliotecaria
Norman J. Lewter
Policía Raso
Peter Unrau
Encargado de Ventanilla, Municipalidad de Balboa
Russel E. Hellmund
Jefe de Relevo, Correos de Balboa
James E. Harrell
Jefe de Relevo, Correos de Balboa
Walter G. McBride
Teniente de Policía
Maurice A. McLean
Maestro de Escuelas Intermedias Latinoamericanas

DIRECCION DE SALUBRIDAD

T. Zeballos
Obrero, Trabajos Pesados, Erradicación de Plagas
Robert L. Thompson
Oficial Administrativo del Hospital
Manuel C. Villeros
Obrero, Trabajos Pesados, Erradicación de Plagas

Lo último en la Zona del Canal de Panamá. El jovencito señala a su más joven acompañante, una niña, un poste de alumbrado de hierro colado instalado como parte del nuevo sistema de alumbrado en mayo de 1915. En esa época era lo último en la Zona del Canal. La fotografía fue tomada en terrenos del Edificio de Administración.

Southampton une Continentes

EL PRINCIPAL puerto de pasajeros y el de mayor carga del Reino Unido debe mucha de su importancia a la geografía.

El Puerto de Southampton, situado a poca distancia de Londres y del Continente y colocado en la principal ruta de navegación entre las Américas y el continente europeo, enlaza convenientemente pasajeros y carga con otros puertos mayores del mundo.

El puerto está situado cerca del centro de la costa sur de Inglaterra y está separado del Canal Inglés por la Isla Wight que forma un rompeolas natural que protege al puerto de Southampton contra los tremendos ventarrones del canal.

Las naves que entran al Puerto de Southampton varían desde los enormes transatlánticos de pasajeros como el *Queen Elizabeth* y el *Queen Mary* de la Cunard Steamship Co., Ltd., hasta grandes buques de pasajeros y carga como los de la Union Castle Mail Co., Ltd., vapores volanderos, petroleros y pequeños barcos de pasajeros.

La Autoridad del Puerto de Southampton, una organización no lucrativa que se creó originalmente por Acta del Parlamento en 1803, se responsabiliza por el puerto. El grupo de 26 miembros es responsable por la ampliación, dragado y mantenimiento de los principales canales navegables del puerto; también provee y mantiene todas las

(*Pasa a la página 16*)

El Muelle de la Autoridad del Puerto de Southampton y vista de parte de la ciudad.

El "Queen Elizabeth" parte de Southampton, estando la Estación de Señales de la Autoridad del Puerto en la parte inferior izquierda de la fotografía, el Terminal Marítimo de la Compañía Petrolera Esso al fondo, a la izquierda, y los Muelles de Southampton lejos al fondo.

(*Viene de la página 15*)
señales de navegación como boyas luminosas y faros.

El área de jurisdición del Board comprende 18 millas y media cuadradas, que incluye 45 millas de playa.

La Autoridad es dueña y opera el Towm Quay y el Royal Pier de 4,500 pies de largo. Su estación de señales en Calshot a la entrada de Southampton está equipada de radar y de un sistema de comunicación VHF R/T. En operación contínua, puede proporcionar información a barcos, prácticos y a las compañías navieras acerca de las mareas, el viento, el estado del tiempo, y detalles del movimiento de barcos en el área. Los fondos que necesita la junta administrativa provienen de derechos que pagan todos los barcos que utilizan el puerto, y de empréstitos obtenidos a través de la Bolsa de Valores. Los derechos se basan en el tonelaje neto registrado de los barcos y hay varias categorías de ratas de derechos.

El dinero se utiliza en administración, labores de mantenimiento, renovaciones del complejo portuario y funciones similares, ya que los fondos que se adquieren a través de empréstitos, están sujetos a la aprobación del Gobierno por medio del Banco de Inglaterra y pagan por desembolso de capital.

Las importaciones que pasaron por Southampton sumaron 15 millones de toneladas en 1964, que incluyeron productos tales como: frutas de Sudáfrica, Norte y Suramérica, España, Jaifa, Francia, Azores y las Islas del Canal; maderas de Norteamérica y el Báltico; granos de Canadá y Australia; carne y productos lácteos de Suramérica, Australia, Sudáfrica y Nueva Zelandia; lana, cueros y pieles de Sudáfrica y Australia

El comercio de exportación se compone en parte de: acero, hierro, maquinaria, ferretería y productos de caucho del área de Birmingham, de lanas y estambres de Yorkshire, algodón de Lancashire; lencería, cueros, vehículos a motor y tabaco.

El petróleo es la mayor importación en el Puerto de Southampton. Barcos petroleros llegan a la Shell-Mex y a los muelles B. P. Jetties en Hamble y al terminal marítimo de la Esso en Fawley.

El petróleo de Hamble sirve para aprovisionar los barcos y para distribución general, mientras que el petróleo crudo se envía a Fawley a la gran refinería de la Esso. Doce millones de toneladas de petróleo y de productos de petróleo fueron llevados a la refinería en 1964 por 2.218 petroleros.

Desde la apertura de la refinería en 1951, varias industrias petroquímicas han sido establecidas, entre ellas The International Synthetic Rubber Co., la Union Carbide Co. y la Monsanto Chemical, Ltd.

En 1963, la Esso, en unión de la Autoridad del Puerto, llevó a cabo un vasto programa de dragado por $5.6 millones en el área del puerto. Actualmente petroleros de 80.000 toneladas y de 47 pies de calado pueden entrar al puerto y atracar en el terminal marítimo de la Esso, con cualquier marea.

GOBERNANTES DE PANAMA

DESDE QUE Panamá se convirtió en República el 3 de noviembre de 1903, han ocupado la Presidencia de la República 35 personas.

Una Junta de Gobierno Provisional integrada por tres personas, dirigió los destinos de la nación desde el 4 de noviembre de 1903 hasta el 20 de febrero de 1904.

JUNTA DE GOBIERNO PROVISIONAL

José Agustín Arango (1841-1909)—Presidente de la Junta de Gobierno Provisional: 4 de noviembre de 1903 al 20 de febrero de 1904.

Tomás Arias (1856-1932)—Miembro de la Junta de Gobierno: 4 de noviembre de 1903 al 20 de febrero de 1904.

Federico Boyd (1852-1924)—Miembro de la Junta de Gobierno: 4 al 8 de noviembre de 1903, y del 8 de diciembre de 1903 al 20 de febrero de 1904.

Manuel Espinosa B. (1857-1919)—Suplente de la Junta de Gobierno (encargado en ausencia del Sr. Boyd): 9 de noviembre al 7 de diciembre de 1903.

PRESIDENTES DE LA REPUBLICA

1. **Dr. Manuel Amador Guerrero** (1833-1909)—*Primer Presidente:* 20 de febrero de 1904 al 23 de junio de 1907; 29 de diciembre de 1907 al 30 de septiembre de 1908.

2. **José Domingo de Obaldía** (1845-1910)—*Primer Designado:* 24 de junio de 1907 al 29 de diciembre de 1907; *Presidente:* 1º de octubre de 1908 al 1º de marzo de 1910.

3. **Dr. Carlos A. Mendoza** (1856-1916)—*Primer Designado:* 1º de marzo de 1910 al 30 de septiembre de 1910.

4. **Federico Boyd** (1852-1924)—*Segundo Designado:* 1º de octubre de 1910 al 4 de octubre de 1910.

5. **Dr. Pablo Arosemena** (1836-1920)—*Primer Designado:* 5 de octubre de 1910 al 1º de febrero de 1912; 7 de marzo de 1912 al 30 de septiembre de 1912.

6. **Dr. Belisario Porras** (1856-1942)—*Presidente:* 1º de octubre de 1912 al 30 de septiembre de 1916; *Primer Designado:* 12 de octubre de 1918 al 29 de enero de 1920; *Presidente:* 1º de octubre de 1920 al 5 de junio de 1923; 11 de junio de 1923 al 30 de septiembre de 1924.

7. **Dr. Ramón M. Valdez** (1867-1918)—*Presidente:* 1º de octubre de 1916 al 3 de junio de 1918.

8. **Dr. Ciro L. Urriola** (1862-1922)—*Primer Designado:* 3 de junio de 1918 al 30 de septiembre de 1918.

9. **Pedro A. Díaz** (1854-1919)—*Segundo Designado:* 1º de octubre de 1918 al 11 de octubre de 1918.

10. **Ernesto T. Lefevre** (1876-1922)—*Tercer Designado:* 30 de enero de 1920 al 30 de septiembre de 1920.

11. **Rodolfo Chiari** (1869-1937)—*Tercer Designado:* 2 de febrero de 1912 al 6 de marzo de 1912; *Primer Designado:* 6 de junio de 1923 al 10 de junio de 1923; *Presidente:* 1º de octubre de 1924 al 7 de septiembre de 1928; 25 de septiembre de 1928 al 30 de septiembre de 1928.

12. **Tomás Gabriel Duque** (1890-1965)—*Primer Designado:* 8 de septiembre de 1928 al 24 de septiembre de 1928.

13. **Ing. Florencio Harmodio Arosemena** (1872-1945)—*Presidente:* 1º de octubre de 1928 al 2 de enero de 1931.

14. **Dr. Harmodio Arias M.** (1886-1962)—Secretario de Gobierno y Justicia, *Encargado:* 2 de enero de 1931 al 15 de enero de 1931; *Presidente:* 1º de octubre de 1932 al 1º de octubre de 1933; 31 de octubre de 1933 al 30 de septiembre de 1936.

15. **Dr. Ricardo J. Alfaro** (1882)—*Primer Designado:* 16 de enero de 1931 al 30 de septiembre de 1932.

16. **Dr. Juan Demóstenes Arosemena** (1879-1939)—*Presidente:* 1º de octubre de 1936 al 16 de diciembre de 1939.

17. **Ezequiel Fernández Jaén** (1886-1946)—*Segundo Designado:* 16 de diciembre de 1939 al 18 de diciembre de 1939.

18. **Dr. Augusto Samuel Boyd** (1879-1957)—*Primer Designado:* 18 de diciembre de 1939 al 30 de septiembre de 1940.

19. **Dr. Arnulfo Arias M.** (1901)—*Presidente:* 1º de octubre de 1940 al 14 de julio de 1941; 20 de julio de 1941 al 9 de octubre de 1941; 24 de noviembre de 1949 al 10 de mayo de 1951.

20. **Dr. José Pezet** (1888-1963)—*Primer Designado:* 14 de julio de 1941 al 19 de julio de 1941.

21. **Ing. Ernesto Jaén Guardia** (1895-1961)—*Segundo Designado:* 9 de octubre de 1941 (2 horas y 40 minutos).

22. **Ricardo Adolfo de la Guardia** (1899)—Ministro de Gobierno y Justicia, *Encargado:* 9 de octubre de 1941 al 15 de junio de 1945.

23. **Enrique A. Jiménez** (1888)—*Presidente Provisional* nombrado por la Asamblea Constituyente: 15 de junio de 1945 al 30 de septiembre de 1948.

24. **Domingo Díaz Arosemena** (1875-1949)—*Primer Designado:* 2 de octubre de 1933 al 30 de octubre de 1933; *Presidente:* 1º de octubre de 1948 al 28 de julio de 1949.

25. **Dr. Daniel Chanis, Jr.** (1891-1961)—*Primer Vicepresidente:* 28 de julio de 1949 al 21 de noviembre de 1949.

26. **Roberto F. Chiari** (1905)—*Segundo Vicepresidente:* 22 de noviembre de 1949 al 24 de noviembre de 1949; *Presidente:* 1º de octubre de 1960 al 18 de julio de 1961; 24 de julio de 1961 al 9 de abril de 1962; 14 de julio de 1962 al 30 de septiembre de 1964.

27. **Alcibíades Arosemena** (1833-1958)—*Primer Vicepresidente:* 10 de mayo de 1951 al 30 de septiembre de 1952.

28. **General José Antonio Remón Cantera** (1908-1955)—*Presidente:* 1º de octubre de 1952 al 26 de septiembre de 1953; 8 de octubre de 1953 al 3 de septiembre de 1954; 9 de septiembre de 1954 al 2 de enero de 1955.

29. **José Ramón Guizado** (1899-1964)—*Primer Vicepresidente:* 27 de septiembre de 1953 al 7 de octubre de 1953; 3 de enero de 1955 al 15 de enero de 1955.

30. **Ricardo Manuel Arias E.** (1912)—*Segundo Vicepresidente:* 3 de septiembre de 1954 al 9 de septiembre de 1954; 15 de enero de 1955 al 30 de septiembre de 1956.

31. **Ernesto de la Guardia, Jr.** (1904)—*Presidente:* 1º de octubre de 1956 al 30 de septiembre de 1960.

32. **Dr. Sergio González Ruiz** (1902-1966)—*Primer Vicepresidente:* 19 de julio de 1961 al 23 de julio de 1961; 11 de junio de 1962 al 16 de junio de 1962.

33. **José Dominador Bazán** (1917)—*Segundo Vicepresidente:* 10 de abril de 1962 al 13 de julio de 1962.

34. **Dr. Bernardino González Ruiz** (1911)—Ministro de Trabajo, Previsión Social y Salud Pública, *Encargado:* 17 de marzo de 1963 al 21 de marzo de 1963.

35. **Marco Aurelio Robles** (1905)—*Presidente:* 1º de octubre de 1964.

PRESIDENTES QUE FALLECIERON MIENTRAS EJERCIAN EL CARGO

José Domingo de Obaldía—1º de marzo de 1910.

Dr. Ramón M. Valdez—3 de junio de 1918.

Dr. Juan Demóstenes Arosemena—16 de diciembre de 1939.

Domingo Díaz Arosemena—28 de julio de 1949.

General José Antonio Remón Cantera—2 de enero de 1955.

NOTA- *Designado:* Equivalente a Vicepresidente.

TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD

Nacionalidad	Primer trimestre del año fiscal— 1967		1966		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga
Belga	17	69,371	14	42,060	1	2,307
Británica	329	2,389,969	309	2,325,216	286	1,753,044
Chilena	28	165,545	23	188,605	15	67,567
China Nac.	26	208,041	35	290,902	3	28,206
Colombiana	57	111,549	58	150,953	35	40,056
Danesa	104	566,499	100	533,047	60	220,751
Ecuatoriana	12	20,884	7	19,996	34	20,882
Finlandesa	16	71,151	7	50,128	------	------
Francesa	57	162,077	52	174,362	31	129,938
Alemana	285	951,609	310	1,003,761	38	85,956
Griega	143	1,195,989	126	1,310,936	28	221,195
Hondureña	29	13,933	50	27,494	93	131,492
Israelita	24	142,960	23	204,443	N.A.	N.A.
Italiana	49	371,267	56	357,362	30	146,915
Japonesa	220	1,783,601	223	1,348,195	57	367,978
Liberiana	343	4,597,731	294	3,551,193	31	189,420
Mexicana	11	44,282	14	16,894	N.A.	N.A.
Holandesa	124	442,033	150	487,998	28	131,769
Nicaragüense	18	30,060	17	28,497	4	3,288
Noruega	382	3,584,161	393	3,755,969	189	723,252
Panameña	121	467,118	133	621,823	96	548,900
Peruana	35	164,713	33	175,921	5	13,392
Filipina	25	142,036	20	91,073	6	30,561
Sueca	100	775,931	103	622,110	48	183,337
Estadounidense	423	2,344,131	338	1,840,778	538	3,364,851
Otras	58	528,934	65	478,872	24	97,633
Total	3,036	21,345,575	2,953	19,698,588	1,680	8,502,690

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto (En miles de dólares)		
	1967	1966	Promedio 1951-55	1967	1966	Promedio 1951-55
Julio	1,039	993	557	6,205	5,604	2,432
Agosto	1,008	983	554	6,392	5,488	2,403
Septiembre	989	977	570	6,071	5,457	2,431
Octubre	------	1,034	607	------	6,068	2,559
Noviembre	------	990	568	------	5,878	2,361
Diciembre	------	949	599	------	5,614	2,545
Enero	------	1,001	580	------	5,903	2,444
Febrero	------	896	559	------	5,239	2,349
Marzo	------	1,060	632	------	6,044	2,657
Abril	------	989	608	------	5,887	2,588
Mayo	------	1,043	629	------	5,935	2,672
Junio	------	1,011	599	------	5,983	2,528
Totales del año fiscal	3,036	11,926	7,062	18,668	69,100	29,969

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

Rutas Comerciales	Primer trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	127	104	178
Costa este de los EE. UU. y Sur América	465	440	387
Costa este de los EE. UU. y la América Central	120	159	113
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	684	634	239
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	118	110	49
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	237	223	167
Europa y Sur América	235	339	111
Europa y Australasia	92	83	83
Todas las otras rutas	958	861	353
Total de tráfico	3,036	2,953	1,680

Vienen Muchos Turistas en Los Barcos

MILES DE TURISTAS visitarán el Istmo de Panamá durante los próximos meses cuando los grandes transatlánticos de turismo procedentes de Nueva York, Florida e Inglaterra hagan su escala de invierno en los puertos del Canal.

Según la alineación preliminar de los barcos que esperan incluir el Canal como parte de su itinerario turístico, la temporada de turismo de 1966–67 será la más grande que haya tenido Panamá en muchos años.

El transatlántico *Queen Elizabeth* de la Cunard, con 83,673 toneladas brutas, el mejor conocido de los barcos registrados, debe llegar al puerto de Cristóbal el 7 de febrero en una de sus primeras travesías turísticas al Caribe.

El mismo día debe también entrar a Cristóbal el *United States*, que hace la primera de las dos visitas en febrero. En sus viajes transatlánticos regulares, el *Queen Elizabeth* puede acomodar más de 2,000 pasajeros y el *United States* más de 1,900.

Además vendrán el flamante *Kungsholm*, de la Línea Suecoamericana, el más grande transatlántico de pasajeros que haya tenido alguna vez una línea naviera escandinava; el *Leonardo da Vinci* de la Línea Italiana, el español *Cabo San Vicente*, el *Batory* de bandera polaca, el transatlántico italiano de turismo *Federico C.*, y dos pequeños transatlánticos de la Cunard, el *Carmania* y el *Franconia*.

C. B. Fenton, agentes de la línea Suecoamericana y de muchos otros barcos de turismo, han anunciado que el *Kungsholm* hará dos visitas adicionales al Canal, además de la primera que vino con destino sur el 25 de octubre en travesía alrededor de Suramérica y del Caribe. Su segunda visita para el 11 de febrero, también llevará rumbo sur en su viaje a los mares del sur. Regresará a Balboa con destino a Nueva York el 3 de abril.

El *Batory* de la línea Gdynia América también representada por Fenton debe llegar a Cristóbal el 2 de febrero en su travesía al Caribe.

La Línea Italiana anunció que el lujoso transatlántico italiano el *Leonardo da Vinci*, construido en Italia,

debe llegar aquí en su primer viaje el 14 de diciembre en turismo hacia el Caribe. En sus viajes regulares entre Nueva York e Italia, puede acomodar 1,326 pasajeros.

Pacific Ford, agentes de la Línea Cunard, informaron que el *Carmania* y *Franconia* de 22,000 toneladas brutas harán escala en Cristóbal en febrero.

Según las Agencias Panamá, el *United States* hará su segunda escala en Cristóbal el 27 de febrero. Esta compañía también anunció el arribo del *President Roosevelt* el 31 de diciembre, que es el más nuevo de los transatlánticos de turismo de la Línea President; y el transatlántico *Argentine* de la Moore McCormack que llegará el 26 de diciembre en excursión hacia el Caribe.

El transatlántico *Empress* de la Pacific Canadian de Inglaterra y el *Empress* de Canadá deben llegar a Cristóbal en turismo en enero y marzo, según W. Andrews & Co. Ambos son antiguos visitantes del Canal, y están haciendo viajes de turismo durante el invierno.

El *France* de la Línea Francesa arribará a Cristóbal el 19 de febrero en su única visita al Istmo en la temporada de invierno. Este barco ha estado en el Istmo en años anteriores y es hasta ahora el barco más grande que ha entrado al Puerto de Cristóbal. El *France* es aventajado por el *Queen Elizabeth* pero todavía es el más largo del mundo con sus 1,035 pies.

El *Statendam* representará este año a la Línea Holland-America, y debe llegar a Balboa en una excursión mundial el 3 de diciembre; también el *Maasdam*, que llegará a Balboa el 13 de enero para tránsito; finalmente el *Rotterdam* el 8 de abril después de un viaje de turismo alrededor del mundo y el *Ryndam* que se espera en Balboa para el 15 de febrero.

El *Ryndam*, dice el Pacific Ford, transporta en turismo al Semestre de Primavera de la Universidad Chapman de Los Angeles. No se detendrá en los puertos del Canal sino que navegará inmediatamente después de su tránsito hacia la costa este de Suramérica, Africa y Europa.

Los barcos de las líneas P & O-Orient, representada por Norton Lilly & Co., han anunciado un número de viajes alrededor del mundo que traerán algunos de los barcos más grandes a través del Canal durante la temporada de 1966–67. Los barcos que deben arribar son el *Orsova*, en Cristóbal el 18 de noviembre; el *Himalaya*, en Balboa en Noviembre; el *Crusan* en diciembre y marzo; y el *Canberra* en abril. El *Arcadia* y el *Iberia* también están incluidos en esta ruta.

MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS

Del Pacífico al Atlántico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primer trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio 1951-55
Menas, varias	1,541,587	1,717,385	987,567
Madera	1,055,021	1,088,396	798,109
Petróleo y Derivados (No incluye asfalto)	174,887	148,974	339,598
Trigo	111,011	257,918	473,208
Azúcar	874,014	840,926	346,218
Alimentos enlatados	223,401	256,459	309,830
Nitrato de Soda	163,067	133,473	250,093
Harina de pescado	294,364	229,073	N.A.
Bananos	319,000	309,234	155,958
Metales, varios	336,364	363,871	175,110
Productos alimenticios refrigerados, excepto frutas	235,650	179,443	142,823
Melazas	158,478	58,517	------
Pulpa de Madera	152,313	134,587	44,248
Hierro Fabricado y Acero	907,339	856,840	39,171
Potasa	117,264	40,494	------
Demás productos	1,755,433	1,644,292	807,817
Total	8,419,193	8,259,882	4,869,750

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primer trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio 1951-55
Petróleo y Derivados (no incluye asfalto)	4,039,479	3,484,786	709,710
Carbón y coque	1,617,581	1,713,914	539,013
Fosfatos	745,854	778,403	156,591
Frijoles Soya	436,813	411,888	43,705
Hierro Fabricado y Acero	505,236	436,755	376,917
Maíz	1,006,719	825,376	12,729
Menas, varias	445,065	121,765	53,676
Metales (Chatarra)	549,348	510,379	10,321
Melaza de Sorgo	160,197	149,740	N.A.
Productos químicos, varios	246,430	199,092	45,236
Trigo	559,826	191,559	49,017
Azúcar	240,674	168,273	99,311
Azufre	130,205	118,208	96,831
Maquinaria	123,192	106,902	66,690
Papel y Productos de Papel	173,949	125,053	90,900
Demás productos	1,945,814	2,096,613	1,282,253
Total	12,926,382	11,438,706	3,632,900

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primer Trimestre del Año Fiscal				
	1967			1966	Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De alto calado	1,547	1,489	3,036	2,953	1,680
Pequeñas°	87	60	147	115	304
Total	1,634	1,549	3,183	3,068	1,984
Naves del Gobierno Estadounidense:°°					
De alto bordo	144	44	188	149	201
Pequeñas°	8	7	15	40	89
Total, ambas categorías	1,786	1,600	3,386	3,257	2,274

° Naves de menos de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

°° Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno transitaban el Canal gratis.

Construyen un Paraíso Para Deporte y Recreo

AUN CUANDO el entusiasmo de los aficionados a la pesca es proverbial, todavía es raro encontrar un grupo de pescadores de caña que diseñen y construyan un paraíso en una isla con el objeto de disfrutar plenamente de ese deporte.

Y es lo que ha sucedido en Panamá. Nuestra historia tiene como tema uno de los mejores lugares para la pesca que existen en las aguas de Panamá, localizado cerca del noreste de la Isla de Coiba. Allí, a unas 250 millas de la ciudad de Panamá, está la bella isla conocida como Ranchería—una bella región de 245 acres rodeada de aguas, ricas en atractivos para el pescador.

Por muchos años un grupo de panameños y ciudadanos norteamericanos que residen en la ciudad de Panamá venían pescando en las aguas de este paraje en la que el pez es abundante y está ansioso de picar.

Pero había una dificultad: era necesario llevar un bote grande y planear un viaje de varios días, en vista de que no existían facilidades—ni siquiera techo. El bote servía de casa, hotel y restaurante. En un viaje efectuado en 1965, algunos de los del "viejo grupo" decidieron que la Isla Ranchería era ideal para construir un sitio de recreo donde los miembros acudieran a descansar, cocinar y gozar de la playa; y en donde los botes, ya fueran grandes o pequeños, pudieran atracar.

La idea tuvo una acogida inmediata y se formó la organización Ranchería, S.A., encargada de llevar a cabo el proyecto. Los 33 miembros proceden de la provincia de Chiriquí, la ciudad de Panamá y los Estados Unidos. Con la energía característica de los aficionados a la pesca, planearon y trabajaron con celeridad y en julio de 1965 tenían terminada la mayor parte de las facilidades. Se llevaron provisiones en los botes de los miembros del club, quienes tenían que estar al tanto del progreso del proyecto debido a los problemas inherentes a una construcción en sitio tan remoto.

Actualmente el proyecto está terminado con la excepción de una pista de aterrizaje, la primera parte de la cual se está construyendo, y un muelle todavía en etapa de planos.

Las facilidades son de primera clase. Se han construido 6 recámaras inmensas con aire acondicionado. Cada una cuenta con baño privado y puede acomodar cuatro personas en gran confort. Una cocina central da servicio al complejo entero. La cocina cuenta con todo el equipo de cocina y provisiones que se pudiera desear. Hay un comedor grande, un bar y un portal al frente del edificio para descansar, que mide 10 pies de ancho y 140 pies de largo.

Los planos de la construcción se han hecho de manera que permitan una extensión ordenada del edificio en caso de que se desee extender el número de los miembros. Los muebles son modernos y nuevos. Cada habitación, decorada elegantemente, presta gran comodidad y cada interior es diferente.

Un generador de 33 kilovatios suministra la energía y hay una buena pro-

A flor de agua en el sol vespertino, el Club Ranchería brinda una escena acogedora y pintoresca a todos los miembros que retornan de un día de pesca. Sus comodidades compiten con la belleza exterior.

Sobre la fresca terraza, miembros del club disfrutan del almuerzo y la conversación. Esto combinado con la excelente pesca y el precioso paisaje hacen del Club Ranchería todo lo que sus miembros esperaban cuando emprendieron el proyecto en 1963.

visión de agua fresca. Para dar mantenimiento a las facilidades, se han contratado los servicios de un cuidador y dos ayudantes. Las provisiones todavía se llevan en bote privado, lo cual hace que el costo de las provisiones aumente considerablemente debido al transporte.

Como se comprende, esta empresa no es barata. Los miembros son en su mayoría hombres de negocios. Entre los miembros del club figuran Eduardo González y Ricardo Pérez de David, Chiriquí, y Arturo Vial de la ciudad de Panamá, todos hombres de negocios. Don Marco A. Robles, Presidente de la República, también forma parte del club, al igual que el Dr. Rogelio Arias, médico del Hospital Gorgas de la Zona del Canal, y el Dr. Raymond Herold, un médico de California. Estas personas y los otros 28 miembros se conocen desde hace mucho tiempo y existe gran camaradería entre ellos. Cada uno subvencionó proporcionalmente el costo de la construcción y por medio de las cuotas del club, cada miembro paga una parte del costo del mantenimiento de las facilidades y sueldo de los empleados.

Es el sentir de los miembros que el proyecto ha valido la pena. Ahora pueden ir a la isla por unos 2 ó 3 días—el largo fin de semana tradicional—y hasta quedarse 1 ó 2 semanas de vacaciones.

La pesca es espléndida. El wahoo es abundante, como lo son el bonito, el dorado, la macarela, el urel, el pargo, la corvina y el mero, y todo a menos de 5 minutos de la puerta del club. A menos de media hora está la gran pesca—merlín y pez vela. Está de más decir que todos los miembros son fanáticos de la pesca. Pero si algún invitado no lo es, hay una preciosa playa para nadar y esquiar, o practicar el buceo. Para acabar con la tensión, una siesta en el largo portal que tiene vista al mar, o baños de sol, es lo indicado.

Cuando esté terminada la pista, los viajes desde la ciudad de Panamá y David serán más fáciles. Por avioneta, la isla está a 1 hora de la ciudad de Panamá, más o menos lo mismo que desde David. Para los miembros de Chiriquí, el viaje desde Pedregal está a 80 millas por mar. Y para los miembros que van por tierra, remolcando el bote, hay un embarcadero en Guabalá (cerca de Remedios) que está a 40 millas de la Isla Ranchería.

La aventura ha sido un éxito. Los miembros usan las facilidades para alejarse de todo y pescar con caña en un lugar donde, al final de las emociones de la pesca, pueden disfrutar de todas las comodidades del hogar.

Un guía sostiene un wahoo arponeado por Julio Valdés, hombre de negocios panameño, a la izquierda, mientras que Arturo Vial, a la derecha, espera tener la misma suerte.

NAVEGACION

Travesías Alrededor Del Mundo

LOS BIEN conocidos barcos de la Línea P & Orient transitarán el Canal en intervalos regulares durante los primeros meses de 1967 en viajes de turismo fijados alrededor del mundo.

Según un artículo reciente, publicado en el *New York Travel Agent*, la línea tendrá salidas mensuales alrededor del mundo desde la Costa del Pacífico con destino al oeste en enero y febrero y con rumbo al este en marzo y abril.

El *Arcadia* encabeza la lista en su marcha alrededor del mundo y cruzó el Canal en octubre con rumbo norte en su ruta hacia Europa y alrededor del mundo. El 22 de enero levará anclas desde Vancouver en dirección a San Francisco y Los Angeles. Visitará luego 23 puertos, con escalas en Hawai, Fiji, Nueva Zelandia, Australia, Hong Kong, Singapur, Malaya, India, Egipto, Italia, Portugal, Inglaterra, Francia, Florida, el Caribe, arribando finalmente al Canal el 25 de abril.

El *Chusan* inaugurará el primero de dos viajes al llegar a Balboa el 22 de marzo procedente de la Costa Occidental; saldrá para Kingston, Nassau, Port Everglades, Bermuda y Le Havre.

Norton Lilly, agentes locales de la línea, anuncian que los otros barcos esperados en abril y junio son el *Canberra*, el 29 de abril; el *Orsova*, el 22 de junio y el *Oriana* en junio.

Nave Superportaautomóviles

UN RECIENTE cliente del Canal fue el *Oppama Maru*, el primer portaautomóvil internacional del Japón, de 16.155 toneladas de carga y miembro de la flota de las Líneas Mitsui OSK, y que puede acomodar 1.200 automóviles en sus seis cubiertas. Antes de descargarlos, se les sueltan los cables que los aseguran a la cubierta. Grúas especiales, construidas en cada cubierta, mueven luego los vehículos de babor a estribor, lo que permite a los operarios meter los automóviles en los ascensores que se abren fuera de cubierta. Los conductores continúan llevando los automóviles a través de la escotilla de cubierta y los bajan por unas escaleras especiales, y por una rampa hasta el muelle. Sólo se necesitan 10 horas para descargar 1.200 automóviles.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO

PRIMER TRIMESTRE DE 1967

	1967	*1966*
Mercantes	3,036	2,953
Gobierno de los EE. UU.	188	149
Gratis	28	11
Total	3,252	3,113
PEAJES *		
Comerciales	$18,680,187	$16,557,967
Gobierno de los EE. UU.	1,161,365	932,019
Total	$19,841,552	$17,489,986
CARGA**		
Comerciales	21,345,575	19,698,588
Gobierno de los EE. UU.	1,137,308	814,148
Gratis	153,481	18,281
Total	22,636,364	20,531,017

* Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

**Cifras de carga en toneladas brutas. (Incluye navíos pequeños de menos de 300 toneladas netas del Canal de Panamá).

La Flota Japonesa Crece

LA FLOTA mercante del Japón ocupa ahora el quinto lugar en el mundo y continúa creciendo. Según el *Marine Digest*, el Ministerio de Transporte informa que la flota mercante japonesa sumaba 11,970,000 toneladas brutas a finales de marzo de 1966. Ello comprende un 7.5 por ciento del total del tonelaje de la flota mercante mundial.

La revista continúa diciendo que aunque la flota del Japón ha aumentado en 1.16 millones de toneladas brutas durante el período anual que terminó el 31 de marzo, el balance internacional del Japón en embarques mostró una deuda de $479 millones. Esto se debió a la combinación de varios factores tales como la huelga de marineros de casi 2 meses, una baja en la carga de exportación e importación y una ligera baja en las tarifas de embarque.

Lista de los Barcos De Turismo

NOVIEMBRE 6: *Constitution;* el 29, *Himalaya.*

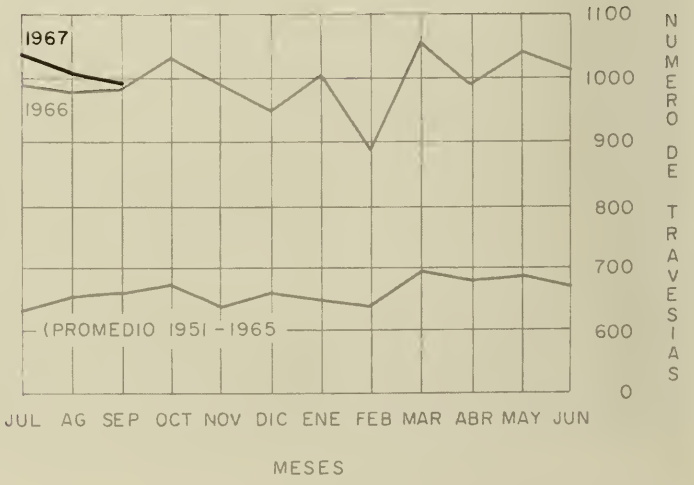
DICIEMBRE 3: *Statendam;* el 6, *Orsova;* el 14, *Leonardo da Vinci;* el 26, *Chusan;* el 26, *Argentina;* el 29, *Federico C.;* el 31, *President Roosevelt.*

ENERO 11: *Kungsholm;* el 13, *Maasdam;* el 21, *Empress de Inglaterra;* el 22, *Bergensfjord;* el 28, *Cabo San Vicente;* el 29, *Empress de Canadá.*

FEBRERO 2: *Batory;* el 3, *Iberia;* el 6, *Federico C.;* el 7, *United States* y el *Queen Elizabeth;* el 10, *Santa Paula;* el 12, *Carmania;* el 14, *Hanseatic;* el 15, *Ryndam;* el 18, *Franconia;* el 19, *France;* el 21, *Federico C.;* el 27, *United States;* el 28, *Hanseatic.*

MARZO 2: *Carmania* y *Empress de Canadá;* el 5, *Bremen;* el 14, *Hanseatic;* el 20, *Chusan* y el *Federico C.*

ABRIL 3: *Kungsholm, Federico C.* y el *Sagafjord;* el 8, *Rotterdam;* el 25, *Arcadia;* el 27, *Caronia;* el 29, *Canberra.*



LAS MULAS DEL CANAL GUIAN LOS BARCOS EN LAS ESCLUSAS

Una locomotora o "mula" del Canal de Panamá baja por las Esclusas de Gatún para recibir a un barco que va del Atlántico al Pacífico. Los cables unen a los barcos en tránsito con las poderosas mulas movidas por energía eléctrica que guían los barcos a través de las cámaras de las esclusas. Los barcos pequeños pasan con su propia máquina. La mula que aparece arriba está a punto de recoger al barco que está esperando en la entrada norte de la esclusa. A la izquierda, en un juego paralelo de esclusas, un navío japonés se dirige al norte hacia Cristóbal, el terminal Atlántico del Canal.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08543 6870